

(19) 世界知的所有権機関  
国際事務局(43) 国際公開日  
2004年3月25日 (25.03.2004)

PCT

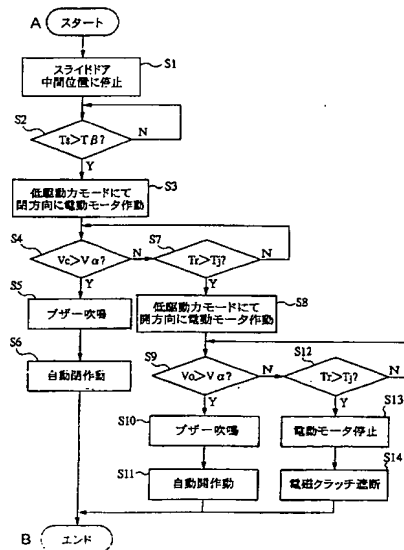
(10) 国際公開番号  
WO 2004/025063 A1

- (51) 国際特許分類<sup>7</sup>: E05F 15/14, B60J 5/06
- (21) 国際出願番号: PCT/JP2003/011708
- (22) 国際出願日: 2003年9月12日 (12.09.2003)
- (25) 国際出願の言語: 日本語
- (26) 国際公開の言語: 日本語
- (30) 優先権データ:  
特願2002-266312 2002年9月12日 (12.09.2002) JP
- (71) 出願人 (米国を除く全ての指定国について): 株式会社ミツバ (MITSUBA CORPORATION) [JP/JP]; 〒376-8555 群馬県 桐生市 広沢町一丁目2681番地 Gunma (JP).
- (72) 発明者; および
- (75) 発明者/出願人 (米国についてのみ): 志賀 直彦 (SHIGA, Naohiko) [JP/JP]; 〒376-8555 群馬県 桐生市 広沢町一丁目2681番地 株式会社ミツバ内 Gunma (JP).
- (74) 代理人: 筒井 大和, 外 (TSUTSUI, Yamato et al.); 〒160-0023 東京都 新宿区 西新宿8丁目1番1号 アゼリアビル3階 筒井国際特許事務所 Tokyo (JP).
- (81) 指定国 (国内): AE, AG, AL, AM, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BR, BY, BZ, CA, CH, CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DK, DM, DZ, EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, HR, HU, ID, IL, IN, IS, KE, KG, KP, KR, KZ, LC, LK, LR, LS, LT, LU, LV, MA, MD, MG, MK, MN, MW, MX, MZ, NI, NO, NZ, OM, PG, PH, PL, PT, RO, RU, SC, SD, SE, SG, SK, SL, SY, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, YU, ZA, ZM, ZW.

[続葉有]

(54) Title: VEHICLE-USE AUTOMATIC OPENING/CLOSING DEVICE

(54) 発明の名称: 車両用自動開閉装置



A...START  
S1...STOP SLIDE DOOR IN MIDDLE POSITION  
S3...OPERATE MOTOR IN CLOSING DIRECTION IN LOW-DRIVE-POWER MODE  
S5...SOUND ALARM  
S6...AUTOMATIC CLOSING OPERATION  
S8...OPERATE MOTOR IN OPENING DIRECTION IN LOW-DRIVE-POWER MODE  
S10...SOUND ALARM  
S11...AUTOMATIC OPENING OPERATION  
S13...STOP MOTOR  
S14...CUT OFF ELECTROMAGNETIC CLUTCH  
B...END

(57) Abstract: When a slide door stops in the middle position for at least a protection operation starting time ( $T\beta$ ), a motor is operated in a closing direction in a low-drive-power mode. Then, when the moving speed ( $Vc$ ) of the slide door is higher than a movable speed ( $V\alpha$ ), the slide door is moved to a fully closed position by an automatic closing operation to cut off an electromagnetic clutch. On the other hand, when the moving speed ( $Vc$ ) of the slide door is not kept at at least a movable speed ( $V\alpha$ ) for at least a speed judging time ( $Tj$ ), the motor is operated in a closing direction in a low-drive-power mode, and when the moving speed ( $Vo$ ) of the slide door is higher than the movable speed ( $V\alpha$ ), the slide door is automatically operated to open. Further, when the moving speed ( $Vo$ ) of the slide door is not kept at at least a movable speed ( $V\alpha$ ) for at least a speed judging time ( $Tj$ ), the motor is stopped to cut off an electromagnetic clutch.

(57) 要約: スライドドアが中間位置に保護動作開始時間 ( $T\beta$ ) 以上停止したときには、電動モータを低駆動力モードにて閉方向に作動させる。そして、スライドドアの移動速度 ( $Vc$ ) が可動速度 ( $V\alpha$ ) 以上とされたときにはスライドドアを自動閉作動により全閉位置にまで移動し、電磁クラッチを遮断する。一方、速度判断時間 ( $Tj$ ) 以上スライドドアの移動速度 ( $Vc$ ) が可動速度 ( $V\alpha$ ) 以上とされない場合には、低駆動力モードにて閉方向に電動モータを作動させ、スライドドアの移動速度 ( $Vo$ ) が可動速度 ( $V\alpha$ ) 以上とされたときにはスライドドアを自動開作動させる。さらに、速度判断時間 ( $Tj$ ) 以上スライドドアの移動速度 ( $Vo$ ) が可動速度 ( $V\alpha$ ) 以上とされない場合には、電動モータを停止させ、電磁クラッチを遮断状態とする。



(84) 指定国 (広域): ARIPO 特許 (GH, GM, KE, LS, MW, MZ, SD, SL, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), ユーラシア特許 (AM, AZ, BY, KG, KZ, MD, RU, TJ, TM), ヨーロッパ特許 (AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HU, IE, IT, LU, MC, NL, PT, RO, SE, SI, SK, TR), OAPI 特許 (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

— 請求の範囲の補正の期限前の公開であり、補正書受領の際には再公開される。

2文字コード及び他の略語については、定期発行される各PCTガゼットの巻頭に掲載されている「コードと略語のガイダンスノート」を参照。

添付公開書類:

— 国際調査報告書

## 明 細 書

## 車両用自動開閉装置

## 技術分野

- 5 本発明は車両に設けられた開閉部材を自動的に開閉する車両用自動開閉装置に関し、特に、スライドドアの開閉に適用して有効な技術に関する。

## 背景技術

- 10 自動車などの車両に設けられる開閉部材としては、ガイドレールに沿ってスライド式に開閉を行うスライドドアが知られている。例えば、ワゴン車やワンボックス車には、側面にスライドドアを設け、車両側方からの乗降や荷物の積み下ろし等を容易に行い得るようにしたものが多く見られる。

- このスライドドアは、開閉時に必要とされる開放スペースが小さくてすむため、比較的大きな開口部に適用されることが多く、スライドドア自体も大型化する傾向にある。そのため、スライドドアの重量も重くなり、女性や子供ではその開閉を自在に行うことが難しい場合もあった。特に坂道では、スライドドアの自重により容易に開けられなかったり、急に閉まってしまうなどの問題があった。そこで、ワンボックス車等のファミリーユースが増加している状況の下、女性や子供でも容易に開閉できるように、スライドドアの自動開閉装置を搭載した車両が
- 15 登場し、その利便性から増加する傾向にある。この自動開閉装置としては、スライドドアに装着されたケーブルが巻き付けられるドラムと、このドラムを回転駆動する電動モータとを有するものが知られており、電動モータを正逆回転させることによりスライドドアが自動的に開閉駆動されるようになっている。

- また、自動開閉装置を搭載した車両であっても、手動による開閉操作の併用を
- 25 要望する声も多い。しかしながら、電動モータとドラムの間には、電動モータの出力を減速する歯車減速機構が設けられているため、手動でスライドドアの移動操作をすると減速歯車を介して電動モータも回転されることになり、スライドドアにかかる抵抗が大きく、開閉操作が重いものとなる問題があった。そこで、歯車減速機構とドラムとの間に電磁クラッチを設けて、スライドドアが全開状態も

しくは全閉状態となって停止したときにはこの電磁クラッチを切断して、手動による開閉操作を行うことができるようにしている。

このような自動開閉装置では、電磁クラッチが切断されているとドラムは容易に回転するので、スライドドアが全開位置と全閉位置との間の中間位置で停止されたときに電磁クラッチを遮断状態とすると、車両が傾斜している場合には、スライドドアは自重により急激に開閉することになり危険である。そのため、特開平10-317795号公報に示されるものでは、スライドドアが中間位置で停止しているときには電磁クラッチを接続状態として坂道等においてスライドドアが自重により急激に開閉することを防止するようにしている。しかし、電磁クラッチはバッテリーから電流が供給されることにより接続状態に維持されるので、スライドドアが長時間に渡って中間位置に停止されているとバッテリーの負担が増加し、場合によってはバッテリー上がりを生じる恐れがあった。

これに対して、特開平10-193978号公報に示されるように、スライドドアが途中で停止したときに、電磁クラッチを断続制御してスライドドアを開閉端部まで移動させてから電磁クラッチを遮断状態に切り換えるようにしたものが知られている。しかし、この場合では、電磁クラッチを断続することによりクラッチ面の摩耗を早めたり、また、クラッチの断続による音の発生や、電氣的なノイズの原因となることがあった。

本発明の目的は、車両用自動開閉装置の操作感を向上させることにある。

20 本発明の他の目的は、車両用自動開閉装置によるバッテリーの負担を低減することにある。

#### 発明の開示

25 本発明の車両用自動開閉装置は、車両に開閉自在に装着された開閉部材と前記開閉部材を駆動する駆動手段と前記駆動手段を制御する制御手段とを有し、前記開閉部材を自動的に開閉する車両用自動開閉装置であって、全開位置と全閉位置との間の中間位置に停止する前記開閉部材の停止時間を検出する停止時間検出手段と、前記停止時間検出手段により前記開閉部材が所定時間以上前記中間位置に停止していることが検出されたときに、前記駆動手段を低駆動力で作動させる低

駆動力モード設定手段と、前記低駆動力モードにおける前記開閉部材の移動速度が所定時間以内に所定速度以上となったときに、前記開閉部材を自動開閉作動させる自動開閉モード設定手段とを有し、前記車両が前記開閉部材の開閉方向に傾斜しているときには、前記開閉部材を前記傾斜の下方側に向けて自動的に作動させることを特徴とする。

本発明の車両用自動開閉装置は、前記低駆動力モードは、前記駆動手段を開方向もしくは閉方向のいずれか一方側に作動させても前記開閉部材の移動速度が所定時間以内に前記所定速度以上とされないときには、前記駆動手段を前記開方向もしくは前記閉方向のいずれか他方側に作動させることを特徴とする。

本発明の車両用自動開閉装置は、前記低駆動力モードにおける前記駆動手段が前記開方向もしくは前記閉方向のいずれの方向にも前記開閉部材を所定時間以内に所定速度以上とすることができないときには、前記駆動手段を停止させることを特徴とする。

本発明の車両用自動開閉装置は、前記低駆動力モードにおける前記駆動手段の駆動力を前記車両が水平であるときには前記開閉部材を移動させることができない程度に設定することを特徴とする。

本発明の車両用自動開閉装置は、前記低駆動力モードにおける前記駆動手段の駆動力を、前記車両が前記開閉部材の開閉方向に傾斜しているときに、前記傾斜の下方側に前記開閉部材の移動を僅かに補助する程度に設定することを特徴とする。

本発明の車両用自動開閉装置は、前記開閉部材と前記駆動手段との間に設けられたクラッチと、前記開閉部材が前記中間位置となったときには前記クラッチを接続状態に維持し、前記開閉部材が前記全開位置もしくは前記全閉位置となったときには前記クラッチを遮断状態とし、前記低駆動力モードにおいて前記開閉部材が前記開方向もしくは前記閉方向のいずれの方向にも所定時間以内に所定速度以上とされないときには前記クラッチを遮断状態とするクラッチ制御手段とを有することを特徴とする。

本発明によれば、中間位置に停止した開閉部材の作動は車両の傾斜状態に応じて制御されることになるので、乗員等に違和感を感じさせず、その操作感を向上

させることができる。

また、本発明によれば、駆動手段を開方向もしくは閉方向のいずれか一方側に低駆動力で作動させても開閉部材が所定時間以内に所定速度以上とされないときには、駆動手段は開方向もしくは閉方向のいずれか他方側に低駆動力で作動させるようにしたので、車両が開閉部材の開閉方向のいずれの側を下側として傾斜している場合であっても、その傾斜の下方側に開閉部材を移動させることができる。

さらに、本発明によれば、車両が水平であるときには開閉部材を中間位置のまま駆動手段が停止されるので、車両が水平であるにも拘わらず自動で開閉部材が移動されることを防止して、この車両用自動開閉装置の操作感を向上させることができる。

さらに、本発明によれば、所定時間以上中間位置で停止した開閉部材は、車両の傾斜状態に拘わらず自重により移動することがなく、また、車両の傾斜状態に応じて制御された後でクラッチを遮断できるので、バッテリーの負担を低減することができる。

さらに、本発明によれば、クラッチは車両の傾斜状態に応じて制御された後で遮断されるので、クラッチの摩耗や音の発生、電氣的なノイズを防止することができる。

## 図面の簡単な説明

図1は本発明の一実施の形態であるパワースライドドア装置が設けられた車両を示す説明図である。

図2は図1に示すパワースライドドア装置の詳細を示す拡大平面図である。

図3は図1に示すスライドアクチュエータの詳細を示す平面図である。

図4は図3におけるA-A線に沿う断面図である。

図5は図1に示すパワースライドドアの制御形態を示す説明図である。

図6は図1に示すパワースライドドア装置におけるバッテリー保護動作の制御手順を示すフローチャート図である。

図7はバッテリー保護動作における制御タイミングを示す説明図である。

図8はバッテリー保護動作における制御タイミングを示す説明図である。

#### 発明を実施するための最良の形態

図1に示すように、車両1には車両用自動開閉装置としてのパワースライドドア装置2が設けられており、このパワースライドドア装置2は開閉部材としてのスライドドア3を有している。このスライドドア3は車両1の側部に固定されたスライドレール4に沿って実線で示す全開位置と一点鎖線で示す全閉位置との間で車両前後方向に移動可能となっており、つまり、このスライドドア3は車両1に開閉自在に装着されている。そして、車室内に設けられたセカンドシート5やサードシート6に乗降する際や、荷物を載せる際などには、スライドドア3は全開位置まで開けて使用される。

図2に示すように、スライドレール4にはスライドレール4に沿って移動するローラアッシー7が組み込まれており、このローラアッシー7にはスライドドア3に固定されたアーム8の先端部が揺動自在に取り付けられている。これにより、スライドドア3はアーム8とローラアッシー7とを介してスライドレール4に案内されて車両前後方向に移動可能となっている。また、スライドレール4の車両後方端にはストッパゴム11とチェッカー12とが設けられており、スライドドア3を全開位置まで開いたときにはローラアッシー7はこのストッパゴム11とチェッカー12との間に保持されてその移動が規制されるようになっている。

スライドレール4の車両前方端には曲部4aが形成されており、この曲部4aにローラアッシー7が案内されることによりスライドドア3は車両1の側面と同一面に収まるように車両1の内側に引き込まれて閉じられるようになっている。また、スライドドア3にはドアロック13が設けられており、全閉位置となったスライドドア3はこのドアロック13により閉じた状態で保持されるようになっている。

スライドドア3には、アーム8、ローラアッシー7を介してケーブル14が取り付けられている。このケーブル14はスライドレール4の両端に設けられた反転プーリ15、16に向けて車両1の前方側と後方側とに案内されており、このケーブル14のいずれか一方側を引くことによって、スライドドア3の開閉動作

が行われるようになっている。そして、このケーブル14を駆動するために、このパワースライドドア装置2にはスライドアクチュエータ20が設けられている。スライドアクチュエータ20はスライドレール4の中央部近傍において車両1に固定されており、ケーブル14は反転プーリ15, 16を介して車両前方側と後方側とからスライドアクチュエータ20の内部に案内されるようになっている。

図3は図1に示すスライドアクチュエータの詳細を示す平面図であり、図4は図3におけるA-A線に沿う断面図である。また、図5は図1に示すパワースライドドアの制御形態を示す説明図である。

図3、図4に示すように、スライドアクチュエータ20には、駆動手段としての電動モータ21が設けられている。この電動モータ21は図示しない電源端子間に電圧が印加、つまり電流が供給されることにより作動つまり回転軸22が回転するようになっている。また、図示しない給電端子間に供給する電流の方向を変えることにより、回転軸22を正転もしくは逆転させることができるようになっている。

回転軸22には10極に着磁された多極着磁磁石23が固定されており、この多極着磁磁石23の回転軌道近傍には互いに90度の位相差をもって2つのホールIC24が設けられている。これらのホールIC24は多極着磁磁石23が回転して磁界が変化する度にパルス信号Psを出力することができ、回転軸22が1回転すると、ホールIC24からは位相が90度ずれた10周期分のパルス信号Psを出力するようになっている。なお、ホールICとは磁界の変化を電圧に変換するセンサである。

この電動モータ21の出力つまり駆動力は駆動ギヤ25、大径スパーギヤ26および小径スパーギヤ27を介して従動ギヤ28に伝達されるようになっている。つまり、駆動ギヤ25は回転軸22に固定されており、この駆動ギヤ25は大径スパーギヤ26に噛み合わされ、この大径スパーギヤ26と同軸且つ一体的に回転するように形成された小径スパーギヤ27が従動ギヤ28と噛み合わされている。これにより、回転軸22の回転は減速して従動ギヤ28に伝達されることになる。



このスライドアクチュエータ 20 には出力軸 30 が回転自在に設けられており、従動ギヤ 28 はこの出力軸 30 に相対回転自在に支持されている。そして、従動ギヤ 28 と出力軸 30 つまり電動モータ 21 とスライドドア 3 との間にはクラッチとしての電磁クラッチ 31 が設けられている。

- 5 電磁クラッチ 31 は所謂摩擦式となっており、互いに摩擦面を対向させて配置された駆動ディスク 32 のアーマチュア 32 a と従動ディスク 33 およびコイル部 34 とを有している。駆動ディスク 32 は従動ギヤ 28 に対してスプライン継手 35 を介して接続されており、従動ギヤ 28 と一体に回転するとともに従動ギヤ 28 に対して軸方向に移動自在となっている。一方、従動ディスク 33 は出力軸 30 に固定されており、出力軸 30 と一体に回転するようになっている。コイル部 34 は従動ディスク 33 の背後に配置されており、電流が供給されることにより電磁力を生じて駆動ディスク 32 のアーマチュア 32 a を従動ディスク 33 に近づく方向に引きつけることができるようになっている。したがって、コイル部 34 に電流が供給されると、それぞれのディスク 32, 33 の摩擦面が互いに  
10 圧着されて電磁クラッチ 31 は接続状態となる。つまり、接続状態においては従動ギヤ 28 と出力軸 30 とは各ディスク 32, 33 を介して互いに固定された状態となり、動力伝達が可能となる。一方、コイル部 34 への電流の供給が停止されると、各ディスク 32, 33 間の摩擦力が低減して電磁クラッチ 31 は遮断状態となり、従動ギヤ 28 と出力軸 30 との間は遮断される。

- 20 図 3 に示すように、スライドアクチュエータ 20 には螺旋状の案内溝が形成されたドラム 36 が設けられており、スライドアクチュエータ 20 に案内されたケーブル 14 はこのドラム 36 に案内溝に沿って複数回巻き付けられている。このドラム 36 は出力軸 30 に固定されており、この出力軸 30 と一体に回転するようになっている。つまり、このドラム 36 はギヤ 25 ~ 28、電磁クラッチ 31 および出力軸 30 を介して電動モータ 21 に接続されて、電動モータ 21 により  
25 回転駆動されるようになっている。そして、ドラム 36 が回転駆動されるとケーブル 14 の車両前方側もしくは車両後方側のいずれか一方側が巻き取られて、スライドドア 20 が開閉動作するようになっている。したがって、電動モータ 21 を正転させてドラム 36 を図 3 において時計回りとなる開方向に回転させると、

車両後方側のケーブル14がドラム36に巻き取られてスライドドア3はケーブル14に引かれながら全開位置へ向かって移動することになる。逆に、電動モータ21を逆転させてドラム36を図3において反時計回りとなる閉方向に回転させると、車両前方側のケーブル14がドラム36に巻き取られてスライドドア3はケーブル14に引かれながら全閉位置へ向かって移動することになる。このように、スライドドア3は電動モータ21により駆動されるようになっている。

このような構造により、電動モータ21に供給する電流を制御することでスライドドア3の開閉動作を制御することができ、また、電磁クラッチ31への電流の供給を制御することで、電動モータ21とスライドドア3との間を接続状態と遮断状態とに切り換えられるようになっている。

ドラム36には、その側面において10極に着磁された多極着磁磁石37が装着されており、この多極着磁磁石37の回転軌道近傍にはホールIC38が設けられている。このホールIC38は多極着磁磁石37が回転して磁界が変化する度にパルス信号を出力することができ、ドラム36が1回転すると、ホールIC38からは10周期分のパルス信号が出力されるようになっている。

図5に示すように、このスライドアクチュエータ20には電動モータ21と電磁クラッチ31とを制御するために電子制御ユニットつまりECU40が設けられている。このECU40には車両1に搭載された図示しないバッテリーが接続されており、このバッテリーから供給される電力により作動するようになっている。

ECU40はマイクロプロセッサ（以下CPU41とする）を備えており、このCPU41には、バスライン42を介してROM43、RAM44、タイマ45およびI/Oポート46が接続されている。ROM43には制御プログラム、演算式およびマップデータなどが格納されており、RAM44はCPU41で演算処理したデータを一時的に格納することができるようになっている。また、I/Oポート46には、ホールIC24、38および図示しないスライドドア開閉スイッチ（以下開閉スイッチとする）が接続されており、これらの部材からのパルス信号もしくは指令信号はI/Oポート46を介してCPU41に入力されるようになっている。

ECU40は、ホールIC24から入力されるパルス信号Psの周期Tpに基

づいて電動モータ 21 の回転速度つまりスライドドア 3 の開方向への移動速度  $V_o$  と閉方向への移動速度  $V_c$  を検出することができ、これらのパルス信号の出現タイミングを基に電動モータ 21 の回転方向つまりスライドドア 3 の移動方向を検出することができるようになっている。また、ECU 40 は、パルス信号  $P_s$  の周期  $T_p$  が予め設定されたしきい値  $T_\alpha$  以下となったことを検出することで、スライドドア 3 の移動速度  $V_o$ 、 $V_c$  が予め設定された所定速度つまり可動速度  $V_\alpha$  以上となったか否かを判断することができるようになっている。

また、ECU 40 はホール IC 38 から入力されるパルス信号によりドラム 36 の回転角度を解析し、この回転角度に基づいてスライドドア 3 の位置を検出することができるようになっている。これは、多極着磁磁石 37 は、ECU 40 にスライドドア 3 の基準位置を認識させる基準パルス信号をホール IC 38 に発生させるように着磁されており、この基準パルス信号に基づいたスライドドア 3 の基準位置からパルス信号を増減することによって行われる。なお、基準位置としてはスライドドア 3 の全開位置や全閉位置としてもよく、複数の基準位置を設けてもよい。さらに、ECU 40 はタイマ 45 により所定の時点からの経過時間を検出することができるようになっている。なお、このホール IC 38 に限らず、レゾルバやロータリーエンコーダなどを用いて、スライドドア 3 の位置を検出するようにしてもよい。

さらに、ECU 40 は検出したスライドドア 3 の移動速度  $V_o$ 、 $V_c$  とスライドドア 3 の位置とから、スライドドア 3 が全開位置と全閉位置との間の中間位置にて停止したことを認識することができるようになっている。そして、停止時間検出手段としての ECU 40 はスライドドア 3 が中間位置にて停止したことを認識すると、スライドドア 3 が中間位置にて停止してからの経過時間をカウントするようになっている。つまり、ECU 40 は中間位置に停止するスライドドアの停止時間  $T_s$  を検出することができるようになっている。また、ECU 40 はこの停止時間  $T_s$  が所定時間以上、つまり予め設定された保護動作開始時間  $T_\beta$  (本実施の形態においては 10 分) 以上となったか否かを判断することができるようになっている。

I/Oポート 46 には、さらに電動モータ 21 と電磁クラッチ 31 とが接続さ

れており、CPU 41は、ホールIC 24, 38および開閉スイッチからの入力信号をROM 43に格納された制御プログラムに従って演算して、電動モータ21の駆動制御や電磁クラッチ31の切換制御を実行するようになっている。

制御手段としてのECU 40による電動モータ21の駆動制御はPWM (Pulse Width Modulation) 制御により行われる。PWM制御では、電動モータ21の図示しない給電端子間に印可される電圧は所定のキャリア周波数を有するパルスのパルス幅に応じて断続的に印加されるようになっており、このパルス幅を変化させることにより電圧のデューティ比つまり電動モータ21に印可される電圧値を調整することができるようになっている。したがって、ECU 40は電動モータ21に印加する電圧のデューティ比つまり駆動デューティ比を変化させることにより、電動モータ21の出力つまり駆動力を制御できる。また、ECU 40は電動モータ21の給電端子間に印可する電圧の高電位側と低電位側とを逆にすることにより、電動モータ21に供給する電流の向きを切り換えることができる。つまり、ECU 40は電動モータ21の回転方向を正転と逆転とに切り換えることができるようになっている。

ECU 40は電動モータ21に印加する電圧のデューティ比を変化させることにより、電動モータ21の作動を自動開閉モードと低駆動力モードとに切り換えることができるようになっている。自動開閉モード設定手段としてのECU 40は、自動開閉モードにおいては電動モータ21の駆動力を車両1が水平状態もしくは傾斜状態のいずれであってもスライドドア3を十分に開閉駆動することができる程度に設定するようになっている。一方、低駆動力設定手段としてのECU 40は、低駆動力モードにおいては電動モータ21の駆動力を車両1が水平であるときにはスライドドア3を移動させることができない程度の微力に設定するようになっている。なお、低駆動力モードにおける電動モータ21の駆動力を、車両1がスライドドア3の開閉方向に所定角度以上に傾斜しているときに、その傾斜の下方側にスライドドア3の移動を僅かに補助する程度に設定するようにしてもよい。

また、ECU 40は、低駆動力モードにて電動モータ21を作動させると、その作動開始時からの経過時間つまり作動時間 $T_r$ をカウントするようになっている。

る。そして、作動時間 $T_r$ が予め設定された速度判断時間 $T_j$ 以上となったか否かを判断することができるようになっている。

さらに、クラッチ制御手段としてのECU40は、電磁クラッチ31のコイル部34に対する電流の供給を制御することにより、電磁クラッチ31を接続状態と遮断状態とに切り換えることができるようになっている。

図5に示すように、ドラム36と2つの反転プーリ15, 16との間にはそれぞれテンシヨナ51, 52が設けられており、ケーブル14の弛みを取ってその張力を常に一定範囲に維持できるようになっている。このテンシヨナ51, 52は固定プーリ53, 54と移動プーリ55, 56とにより構成されており、固定プーリ53, 54と移動プーリ55, 56は連結部材57, 58によって連結されている。固定プーリ53, 54の中心軸53a, 54aはスライドアクチュエータ20に固定される一方、移動プーリ55, 56の中心軸55a, 56aは連結部材57, 58に形成されており、移動プーリ55, 56は自転するとともに固定プーリ53, 54の中心軸53a, 54aを中心として揺動自在となっている。また、移動プーリ55, 56の中心軸55a, 56aには、一端が固定されるテンションスプリング59, 60の他端が装着されており、移動プーリ55, 56は固定プーリ53, 54との間に掛け渡されるケーブル14を押しつけ、テンションスプリング59, 60により定められる所定の張力をケーブル14に与えることができるようになっている。このように、テンシヨナ51, 52により、ドラム36が電動モータ21により回転駆動された直後に生じるケーブル14の弛みや、ローラアッシー7がスライドレール4の曲部4aを通過する際に生じるケーブル14の弛みを吸収することができるようになっている。

次に、このような構造のパワースライドドア装置2の作動について説明する。

スライドドア3が全閉状態のときに運転者により開閉スイッチが操作され、ECU40にスライドドア3を開動作させる旨の指令信号が入力されると、ECU40はスライドドア3を自動開動作させることになる。この自動開動作は以下の手順で行われる。

まず、ECU40は電磁クラッチ31のコイル部34に電流を供給して電磁クラッチ31を接続状態に切り換える。次に、電動モータ21を自動開閉モードに

て正転つまり開方向に作動させてドラム 36 を開方向に回転させる。これにより、ケーブル 14 の車両後方側がドラム 36 に巻き上げられ、スライドドア 3 はケーブル 14 に引かれながら全開位置に向けて移動を開始する。このとき、ECU 40 はホール IC 24 からのパルス信号  $P_s$  によるスライドドア 3 の移動方向と移動速度  $V_o$  の検出を開始し、また、ホール IC 38 からのパルス信号によるスライドドア 3 の位置の検出を開始する。そして、ローラアッシー 7 がチェッカー 12 を乗り越えてスライドドア 3 が全開位置まで移動すると、電流の供給が遮断されて電動モータ 21 が停止され、次いで、電磁クラッチ 31 が遮断状態に切り換えられる。

- 10 逆に、スライドドア 3 が全開状態のときに運転者により開閉スイッチが操作され、ECU 40 にスライドドア 3 を閉動作させる旨の指令信号が入力されると、ECU 40 はスライドドア 3 を自動閉作動させることになる。この自動閉作動は以下の手順で行われる。

- まず、ECU 40 は電磁クラッチ 31 のコイル部 34 に電流を供給して電磁クラッチ 31 を接続状態に切り換える。次に、電動モータ 21 を自動開閉モードにて逆転つまり閉方向に作動させてドラム 36 を閉方向に回転させる。これにより、ケーブル 14 の車両前方側がドラム 36 に巻き上げられ、スライドドア 3 はケーブル 14 に引かれながら全閉位置に向けて移動を開始する。このとき、自動開動作の場合と同様に、ECU 40 はスライドドア 3 の移動方向と移動速度  $V_c$  およびスライドドア 3 の位置の検出を開始する。そして、スライドドア 3 が全閉位置まで達すると、電流の供給が遮断されて電動モータ 21 が停止され、次いで、ドアロック 13 によりスライドドア 3 が全閉位置に保持され、電磁クラッチ 31 が遮断状態に切り換えられる。

- このパワースライドドア装置 2 は、前述の自動開閉作動つまり自動開作動および自動閉作動によりスライドドア 3 の開閉操作を自動で行うことができるとともに、スライドドア 3 の開閉操作を手動によって行うこともできるようになっている。つまり、スライドドア 3 が全開位置もしくは全閉位置となったときには電磁クラッチ 31 は遮断状態とされ、スライドドア 3 側からの入力によってもドラム 36 は容易に回転し、スライドドア 3 を手動にて容易に開閉することができるよ

うになっている。

また、このパワースライドドア装置 2 は、スライドドア 3 が自動開作動もしくは自動閉作動にて開閉作動しているときに再度開閉スイッチを操作することにより、このスライドドア 3 を全開位置と全閉位置との間の中間位置にて停止させることができる。そして、スライドドア 3 が中間位置にて停止されたときには、車両 1 がスライドドア 3 の開閉方向に傾斜している場合であっても、中間位置で停止したスライドドア 3 が傾斜の下方側に向かって自重により移動することを防止するために、電磁クラッチ 3 1 を接続状態に維持するようになっている。つまり、電磁クラッチ 3 1 を接続状態に維持することでドラム 3 6 を容易に回転しないようにして、中間位置にて停止するスライドドア 3 をその中間位置に保持するようになっている。

図 6 は、図 1 に示すパワースライドドア装置におけるバッテリー保護動作の制御手順を示すフローチャート図である。また、図 7、図 8 は、バッテリー保護動作における制御タイミングを示す説明図である。

このパワースライドドア装置 2 では、スライドドア 3 が中間位置に停止してから所定時間つまり保護動作開始時間  $T\beta$  以上（たとえば本実施の形態においては 10 分）経過したときには、バッテリー保護動作を行うようになっている。以下に、このバッテリー保護動作の制御手順について、図 6 に示すフローチャート図にしたがって説明する。

まず、スライドドア 3 が自動開作動もしくは自動閉作動にて作動しているときに開閉スイッチを再操作すると、ステップ S 1 にてスライドドア 3 は中間位置にて途中停止し、ECU 4 0 は停止時間  $T_s$  のカウントつまり検出を開始する。次に、ステップ S 2 において停止時間  $T_s$  が保護動作開始時間  $T\beta$  以上となったか否かが判断される。そして、ステップ S 2 において停止時間  $T_s$  が保護動作開始時間  $T\beta$  以上となったと判断されると、ステップ S 3 において低駆動力モードが設定され、電動モータ 2 1 は低駆動力にて閉方向に作動される。つまり、スライドドア 3 が保護動作開始時間  $T\beta$  以上中間位置で停止したときには、電動モータ 2 1 は低駆動力で閉方向つまりスライドドア 3 を全閉位置に向かって駆動する方向に作動され、スライドドア 3 には閉方向に向く低駆動力が付与されることにな

る。

次に、ステップS4においてスライドドア3の全閉位置に向く方向の移動速度 $V_c$ が可動速度 $V_\alpha$ 以上となったか否かが判断される。ここで、可動速度 $V_\alpha$ とは、スライドドア3が移動したか否かを判断するために予め設定された比較値である。

5     そして、ステップS4にて移動速度 $V_c$ が可動速度 $V_\alpha$ 以上であると判断されると、ステップS5にて図示しないブザーが吹鳴された後、ステップS6にて電動モータ21は自動開閉モードで閉方向に作動され、自動閉作動によりスライドドア3は全閉位置に向けて移動する。つまり、図7に示すように、パルス信号 $P_s$ の周期 $T_p$ 、つまり低出力モードが設定されてから $n$ 番目の周期 $T_{pn}$ が  
10     しきい値 $T_\alpha$ 以下となって低駆動力モードにおけるスライドドア3の移動速度 $V_c$ が可動速度 $V_\alpha$ 以上となったことが検出されたときには、自動開閉モードに切り換えられてスライドドア3は自動閉作動されることになる。ここで、ステップS4にて移動速度 $V_c$ が可動速度 $V_\alpha$ 以上であると判断されるのは、車両1がスライドドア3の閉方向側つまり車両前方側が下方側となるように傾斜している場  
15     合であり、このような場合には、スライドドア3は傾斜の下方側となる全閉位置に向かって自動閉作動により自動的に作動されるのである。そして、自動閉作動によりスライドドア3が全閉位置となった時点で電磁クラッチ31は遮断状態に切り換えられることになる。つまり、電動モータ21を低駆動力で閉方向に作動させ、これによるスライドドア3の移動速度 $V_c$ が可動速度 $V_\alpha$ 以上となったこと  
20     を検出することで、車両1が閉方向に傾斜していることを判断し、その場合には傾斜の下方側にスライドドア3を移動することにより、乗員等の違和感をなくしつつ、スライドドア3を全閉位置にまで移動させ、スライドドア3が自重により落下することが無い状態で電磁クラッチ31を遮断状態に切り換えるのである。

25     このように、車両1がスライドドア3の開閉方向に傾斜しているときには、所定時間以上中間位置に停止したスライドドア3は、自動的にその傾斜の下方側に向けて作動されるので、スライドドア3が傾斜に反して、つまり傾斜の上方側に移動したり、車両1が水平状態であるにも拘わらず移動を開始することが無く、乗員等に与える違和感を無くしてこのパワースライドドア装置2の操作感を向上



させることができる。

また、車両 1 がスライドドア 3 の開閉方向に傾斜しているときには、所定時間以上中間位置に停止したスライドドア 3 は自動的にその傾斜方向下側に移動されるので、スライドドア 3 が自重により落下することが無い状態で電磁クラッチ 3

5 1 を遮断状態に切り換えることができ、バッテリーの負担を低減することができる。

一方、ステップ S 4 にて移動速度  $V_c$  が可動速度  $V_\alpha$  以下であると判断されると、ステップ S 7 において作動時間  $T_r$  が速度判断時間  $T_j$  以上となったか否かが判断される。そして、ステップ S 7 において作動時間  $T_r$  が速度判断時間  $T_j$

10 以上であると判断されると、ステップ S 8 において電動モータ 2 1 はその回転方向が逆転され、つまり低駆動力モードにて開方向に作動され、スライドドア 3 には開方向に向く低駆動力が付与される。つまり、低駆動力モードで閉方向に作動する電動モータ 2 1 により、速度判断時間  $T_j$  以内にスライドドア 3 の移動速度  $V_c$  が可動速度  $V_\alpha$  以上とされないときには、車両 1 が水平状態もしくは所定の

15 傾斜角以上に開方向側つまり車両後方側が下方側となるように傾斜していると判断して、電動モータ 2 1 の作動方向を逆向きとするのである。なお、ステップ S 7 において作動時間  $T_r$  が速度判断時間  $T_j$  以下であると判断された場合には、ステップ S 4 に戻されて再度スライドドア 3 の移動速度  $V_c$  が可動速度  $V_\alpha$  以上となったか否かの判断が行われる。

20 次に、ステップ S 9 においてスライドドア 3 の全開位置に向く方向の移動速度  $V_o$  が可動速度  $V_\alpha$  以上となったか否かが判断される。そして、ステップ S 9 にて移動速度  $V_o$  が可動速度  $V_\alpha$  以上であると判断されると、ステップ S 10 にて図示しないブザーが吹鳴された後、ステップ S 11 において電動モータ 2 1 は自動開閉モードで開方向に作動され、図 7 に示すように、スライドドア 3 は自動開

25 作動により全閉位置に向けて移動する。ここで、ステップ S 9 にて移動速度  $V_o$  が可動速度  $V_\alpha$  以上であると判断されるのは、車両 1 がスライドドア 3 の開方向側つまり車両後方側が下方側となるように傾斜している場合であり、このような場合には、スライドドア 3 は傾斜の下方側となる全開位置に向かって自動開作動により自動的に作動されるのである。そして、自動開作動によりスライドドア 3

が全開位置となった時点で電磁クラッチ 3 1 は遮断状態に切り換えられることになる。このように、電動モータ 2 1 を低駆動力で閉方向に作動させてもスライドドア 3 が移動されない、つまり全閉位置に向く方向の移動速度  $V_c$  が可動速度  $V_\alpha$  以上とされない場合には、電動モータ 2 1 の作動方向を逆向きとし、これによりスライドドア 3 の移動速度  $V_c$  が可動速度  $v_\alpha$  以上とされたときには、車両 1 が開方向に傾斜していると判断して、開方向に向けてスライドドア 3 を自動開作動させるのである。したがって、車両 1 が開方向に傾斜している場合には、スライドドア 3 はこの傾斜の下方側に移動することになり、乗員等の違和感を感じさせずにスライドドア 3 を全開位置にまで移動させることができる。そして、全開位置においてはスライドドア 3 が自重により落下することが無く、この状態で電磁クラッチ 3 1 は遮断状態に切り換えられるのである。

このように、電動モータ 2 1 を閉方向に低駆動力で作動させてもスライドドア 3 の移動速度  $V_c$  が可動速度  $V_\alpha$  以上とされないときには、電動モータ 2 1 を開方向に低駆動力で作動させるようにしたので、車両 1 がスライドドア 3 の開閉方向のいずれの側を下側として傾斜している場合であっても、その傾斜の下方側にスライドドア 3 を移動させることができる。

一方、ステップ S 9 にて移動速度  $V_o$  が可動速度  $V_\alpha$  以下であると判断されると、ステップ S 1 2 において作動時間  $T_r$  が速度判断時間  $T_j$  以上となったか否かが判断される。そして、ステップ S 1 2 において作動時間  $T_r$  が速度判断時間  $T_j$  以上であると判断されるとステップ S 1 3 において電動モータ 2 1 は停止され、次いで、ステップ S 1 4 において電磁クラッチ 3 1 が遮断状態に切り換えられる。つまり、図 8 に示すように、低駆動力モードで作動する電動モータ 2 1 によっては、開方向もしくは閉方向のいずれの方向であっても速度判断時間  $T_j$  以内にスライドドア 3 の移動速度  $V_c$ 、 $V_o$  が可動速度  $V_\alpha$  以上とされないときには、車両 1 は水平、つまりスライドドア 3 が自重により移動しない状態であると判断して、スライドドア 3 を中間位置としたままで電磁クラッチ 3 1 を遮断状態に切り換えるのである。なお、ステップ S 1 2 において作動時間  $T_r$  が速度判断時間  $T_j$  以下であると判断された場合には、ステップ S 9 に戻されて再度スライドドア 3 の移動速度  $V_o$  が可動速度  $V_\alpha$  以上となったか否かの判断が行われる。

このように、低駆動力モードによっては、閉方向と開方向とのいずれの方向にもスライドドア3の移動速度 $V_c$ 、 $V_o$ が所定時間以内に可動速度 $V_a$ 以上とされないときには電動モータ21を停止させるようにしたので、車両1が水平であるときにはスライドドア3を中間位置のまま停止させることができる。したがって、車両1が水平状態であるときにはスライドドア3は中間位置に保たれるので、車両1が水平状態であるにも拘わらず自動で開閉動作されることを防止し、乗員等に与える違和感を無くして、このパワースライドドア装置2の操作感を向上させることができる。

また、低駆動力モードによっては、閉方向と開方向とのいずれの方向にもスライドドア3の移動速度 $V_c$ 、 $V_o$ が所定時間以内に可動速度 $V_a$ 以上とされないとき、つまり車両が水平状態であると判断されるときには電磁クラッチ31を遮断状態に切り換えるようにしたので、バッテリーの負担を低減することができる。

このように、本発明のパワースライドドア装置2では、中間位置に停止したスライドドア3の作動は車両1の傾斜状態に応じて制御される、つまり車両1が傾斜しているときにはその傾斜の下方側に移動され、車両1が水平であるときにはそのまま中間位置で停止されるので、乗員等に違和感を感じさせず、その操作感を向上させることができる。

また、本発明のパワースライドドア装置2では、保護動作開始時間 $T_\beta$ 以上中間位置で停止したスライドドア3は、車両1の傾斜状態に拘わらず自重により移動することがない状態とされ、また、電磁クラッチ31は車両1の傾斜状態に応じて制御された後で遮断されるので、バッテリーの負担を低減することができる。

さらに、本発明のパワースライドドア装置2では、電磁クラッチ31は車両1の傾斜状態に応じて制御された後で遮断されるので、電磁クラッチ31が断続制御する必要が無く、電磁クラッチ31の摩耗や音の発生、電氣的なノイズを防止することができる。

本発明は前記実施の形態に限定されるものではなく、その要旨を逸脱しない範囲で種々変更可能であることはいうまでもない。例えば、本実施の形態においては、開閉部材を車両1の前後方向に開閉自在のスライドドア3としているが、これに限らず、たとえば、車両後端部にヒンジを介して車両横方向に開閉自在に装着

されたバックドアなど、他の開閉部材としてもよい。

また、本実施の形態においては、低駆動力モードにおいてスライドドア 3 の閉方向の移動速度  $V_c$  が可動速度  $V_\alpha$  以上とされないときに、開方向の移動速度  $V_o$  と可動速度  $V_\alpha$  とを比較するようにしているが、先に開方向の移動速度  $V_o$  と可動速度  $V_\alpha$  とを比較し、移動速度  $V_o$  が可動速度  $V_\alpha$  以上とされないときに閉方向の移動速度  $V_c$  と可動速度  $V_\alpha$  とを比較するようにしてもよい。

#### 産業上の利用可能性

本発明は、開閉部材を自動的に開閉し得る車両を製造する際に適用することができる。

## 請求の範囲

1. 車両に開閉自在に装着された開閉部材と前記開閉部材を駆動する駆動手段と前記駆動手段を制御する制御手段とを有し、前記開閉部材を自動的に開閉する車両用自動開閉装置であって、

5 全開位置と全閉位置との間の中間位置に停止する前記開閉部材の停止時間を検出する停止時間検出手段と、

前記停止時間検出手段により前記開閉部材が所定時間以上前記中間位置に停止していることが検出されたときに、前記駆動手段を低駆動力で作動させる低駆動力モード設定手段と、

10 前記低駆動力モードにおける前記開閉部材の移動速度が所定時間以内に所定速度以上となったときに、前記開閉部材を自動開閉作動させる自動開閉モード設定手段とを有し、

前記車両が前記開閉部材の開閉方向に傾斜しているときには、前記開閉部材を前記傾斜の下方側に向けて自動的に作動させることを特徴とする車両用自動開閉装置。

2. 請求項1記載の車両用自動開閉装置において、前記低駆動力モードは、前記駆動手段を開方向もしくは閉方向のいずれか一方側に作動させても前記開閉部材の移動速度が所定時間以内に前記所定速度以上とされないときには、前記駆動手段を前記開方向もしくは前記閉方向のいずれか他方側に作動させることを特徴とする車両用自動開閉装置。

3. 請求項2記載の車両用自動開閉装置において、前記低駆動力モードにおける前記駆動手段が前記開方向もしくは前記閉方向のいずれの方向にも前記開閉部材を所定時間以内に所定速度以上とすることができないときには、前記駆動手段を停止させることを特徴とする車両用自動開閉装置。

4. 請求項1～3のいずれか1項に記載の車両用自動開閉装置において、前記低駆動力モードにおける前記駆動手段の駆動力を前記車両が水平であるときには

前記開閉部材を移動させることができない程度に設定することを特徴とする車両用自動開閉装置。

5. 請求項 1～3 のいずれか 1 項に記載の車両用自動開閉装置において、前記
- 5 低駆動力モードにおける前記駆動手段の駆動力を、前記車両が前記開閉部材の開閉方向に傾斜しているときに、前記傾斜の下方側に前記開閉部材の移動を僅かに補助する程度に設定することを特徴とする車両用自動開閉装置。
6. 請求項 1～5 のいずれか 1 項に記載の車両用自動開閉装置において、前記
- 10 開閉部材と前記駆動手段との間に設けられたクラッチと、前記開閉部材が前記中間位置となったときには前記クラッチを接続状態に維持し、前記開閉部材が前記全開位置もしくは前記全閉位置となったときには前記クラッチを遮断状態とし、前記低駆動力モードにおいて前記開閉部材が前記開方向もしくは前記閉方向のいずれの方向にも所定時間以内に所定速度以上とされないときには前記クラッチを
- 15 遮断状態とするクラッチ制御手段とを有することを特徴とする車両用自動開閉装置。

図 1

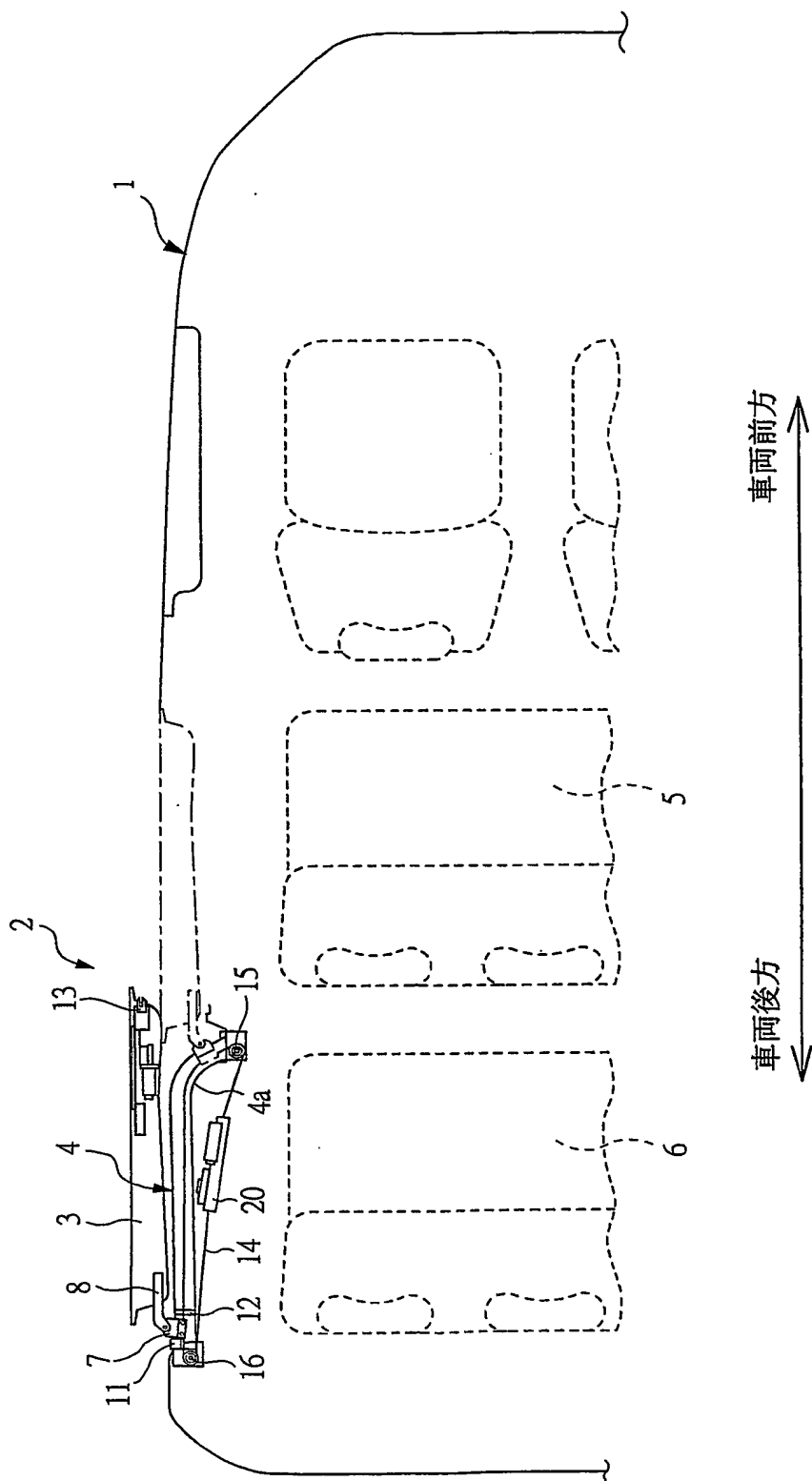
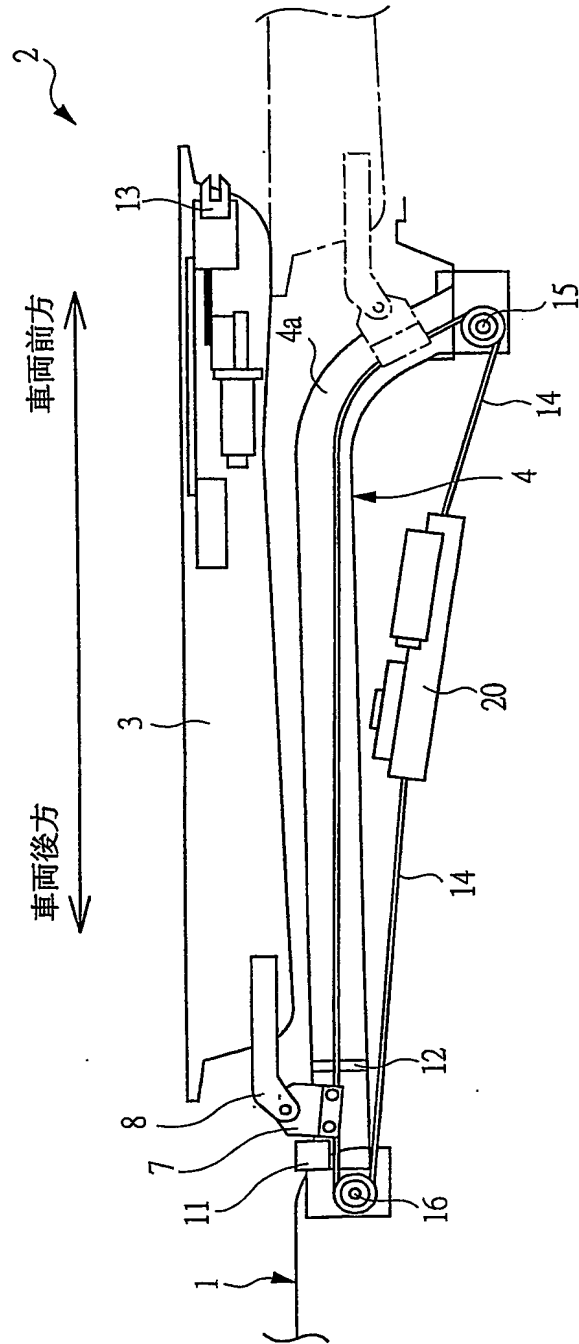
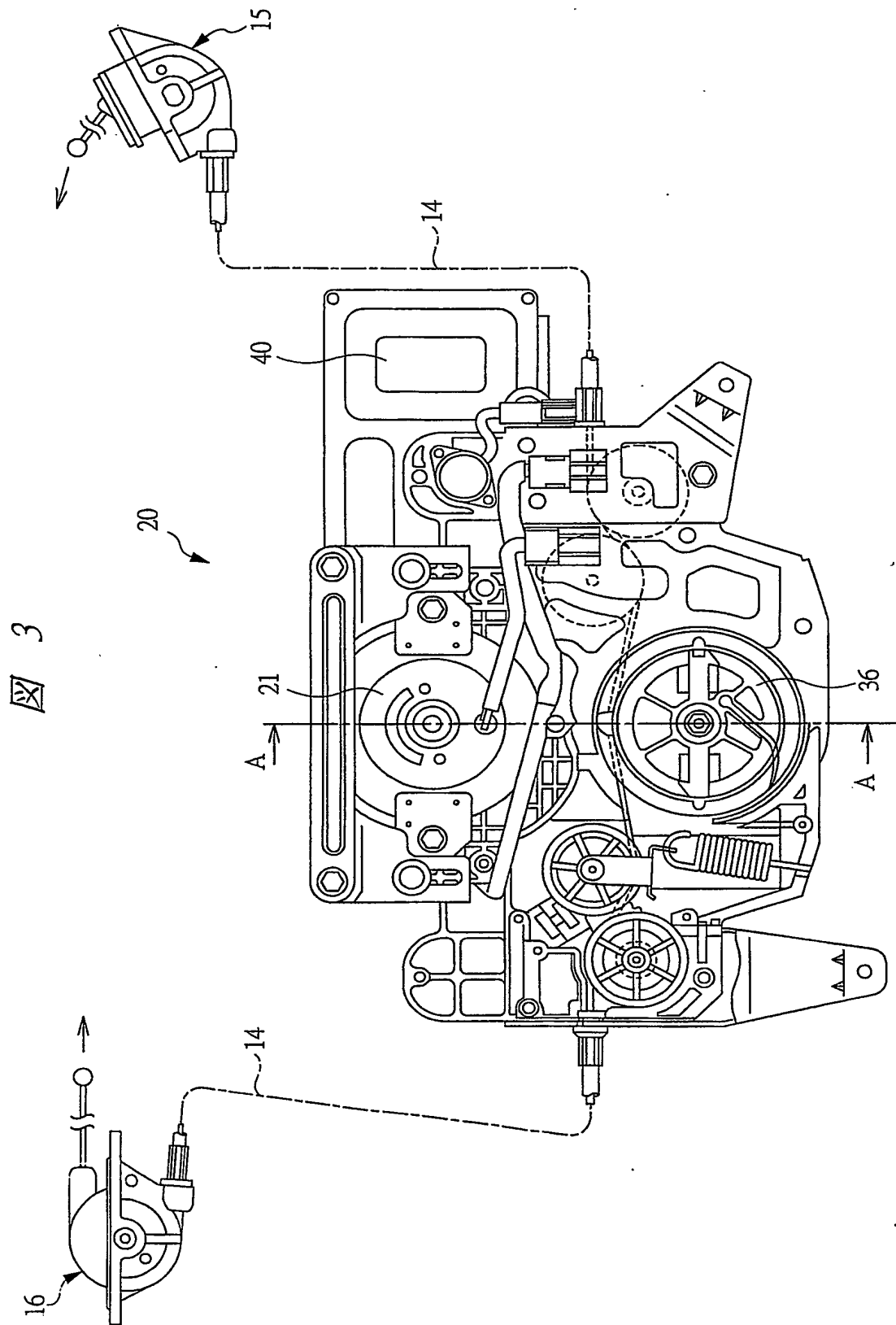


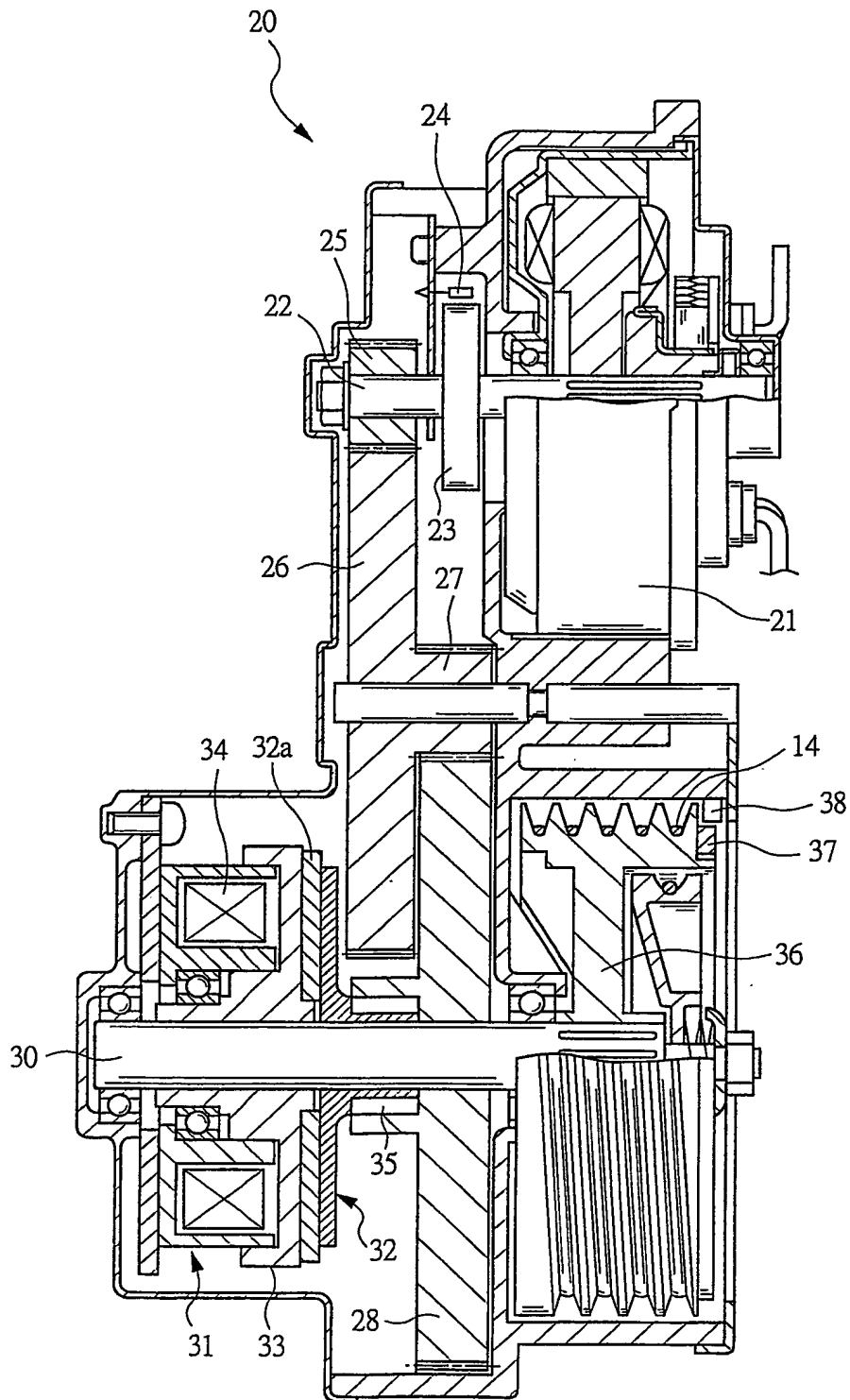
図 2







4



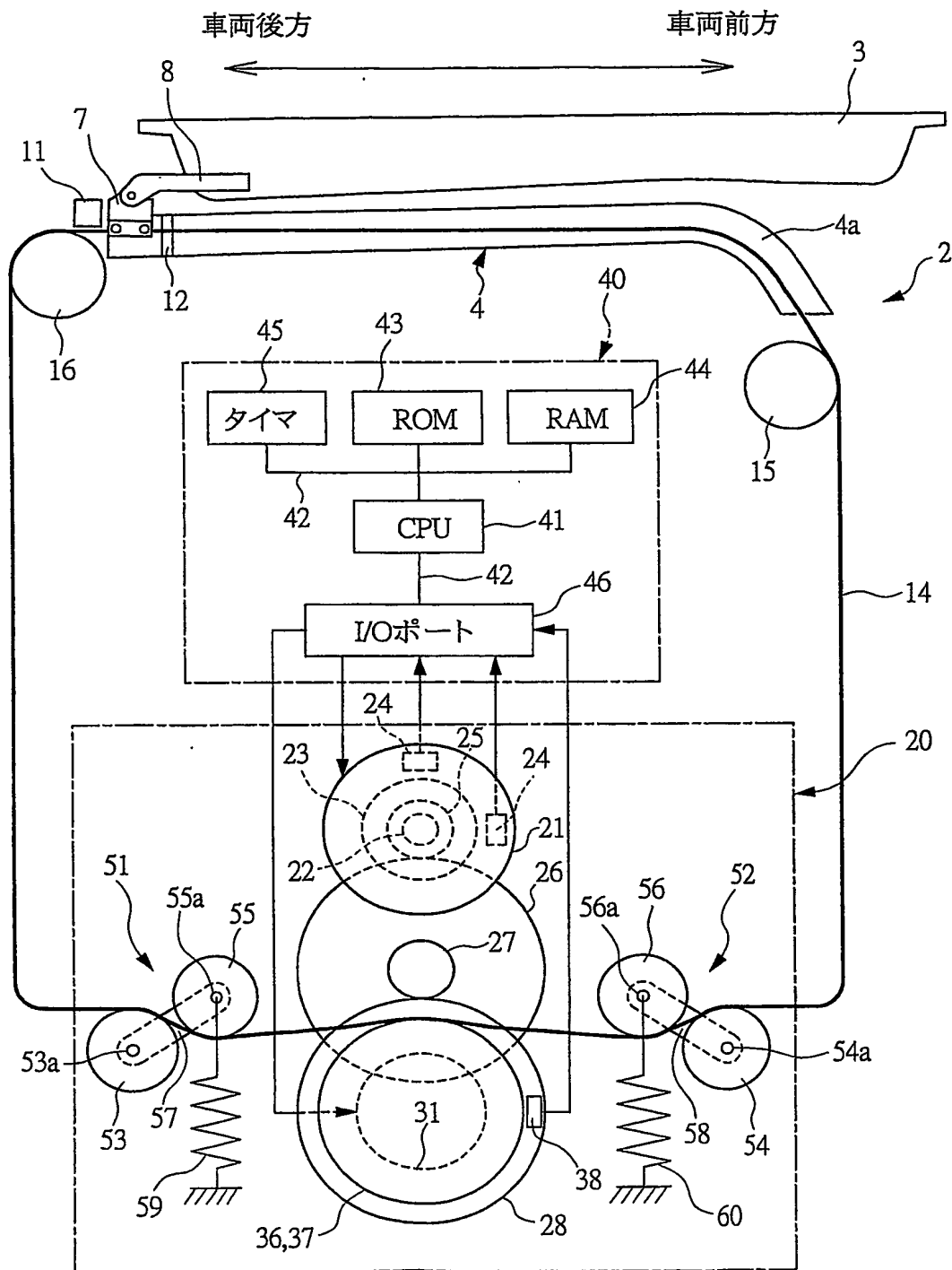
 5


図 6

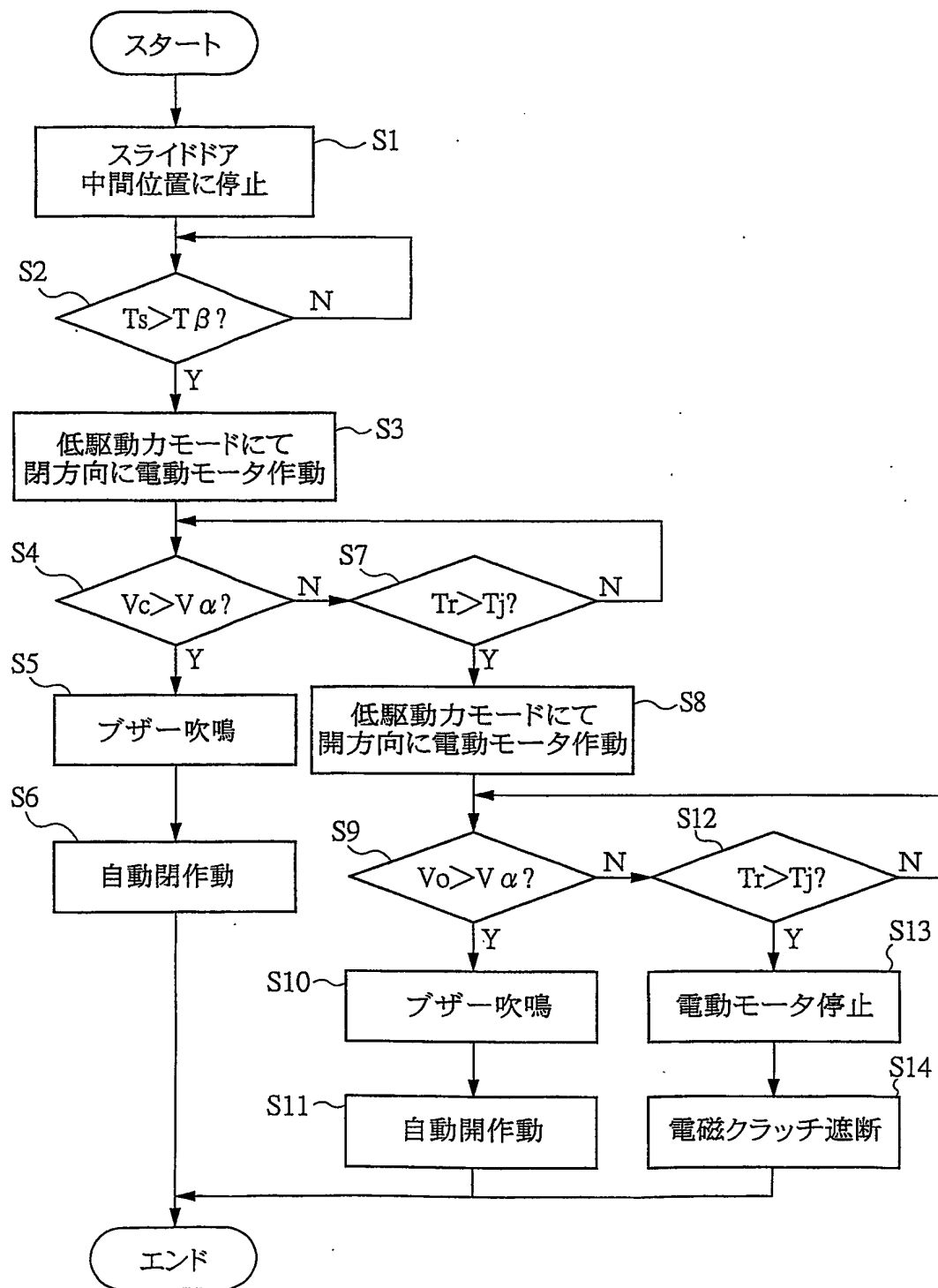


図 7

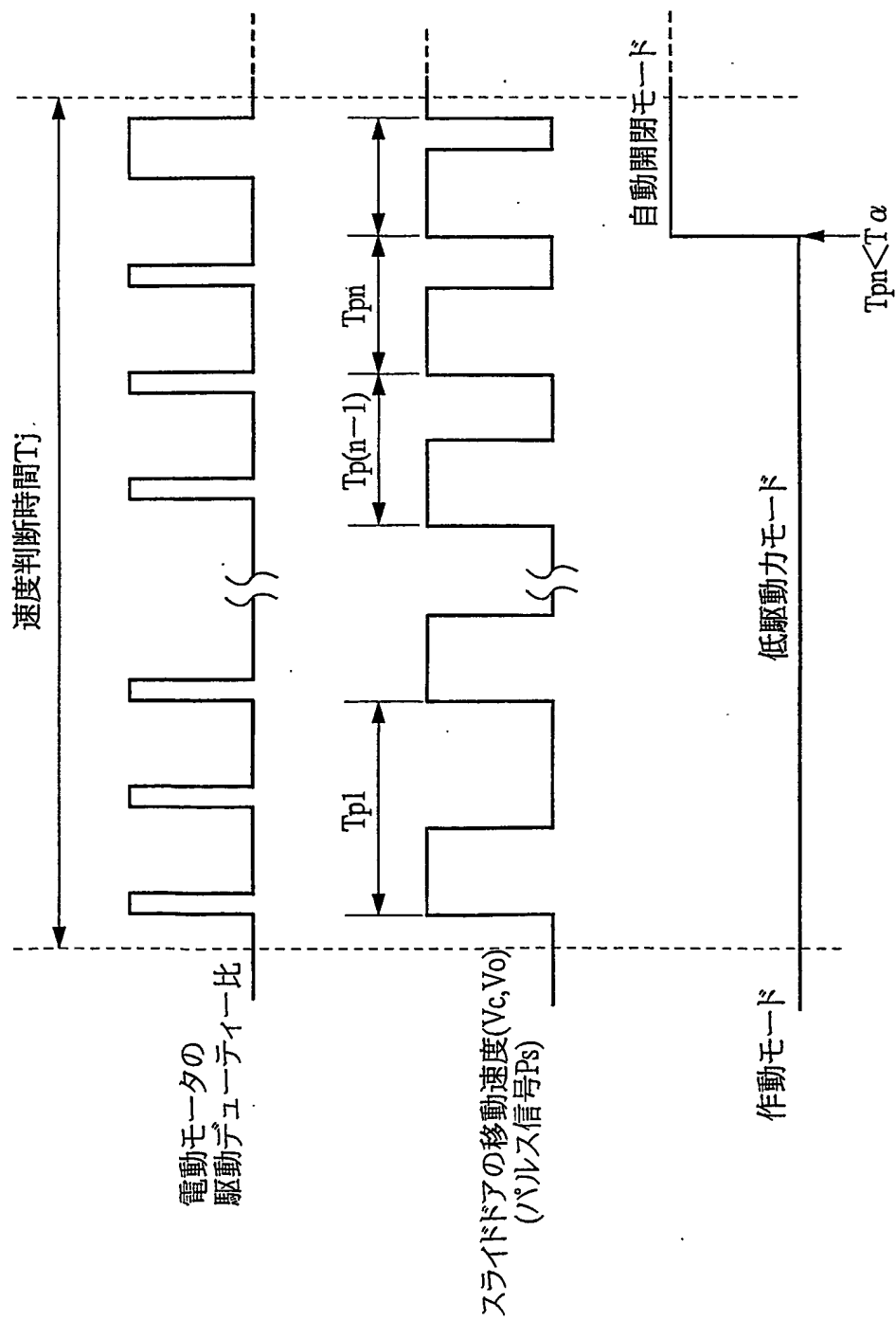
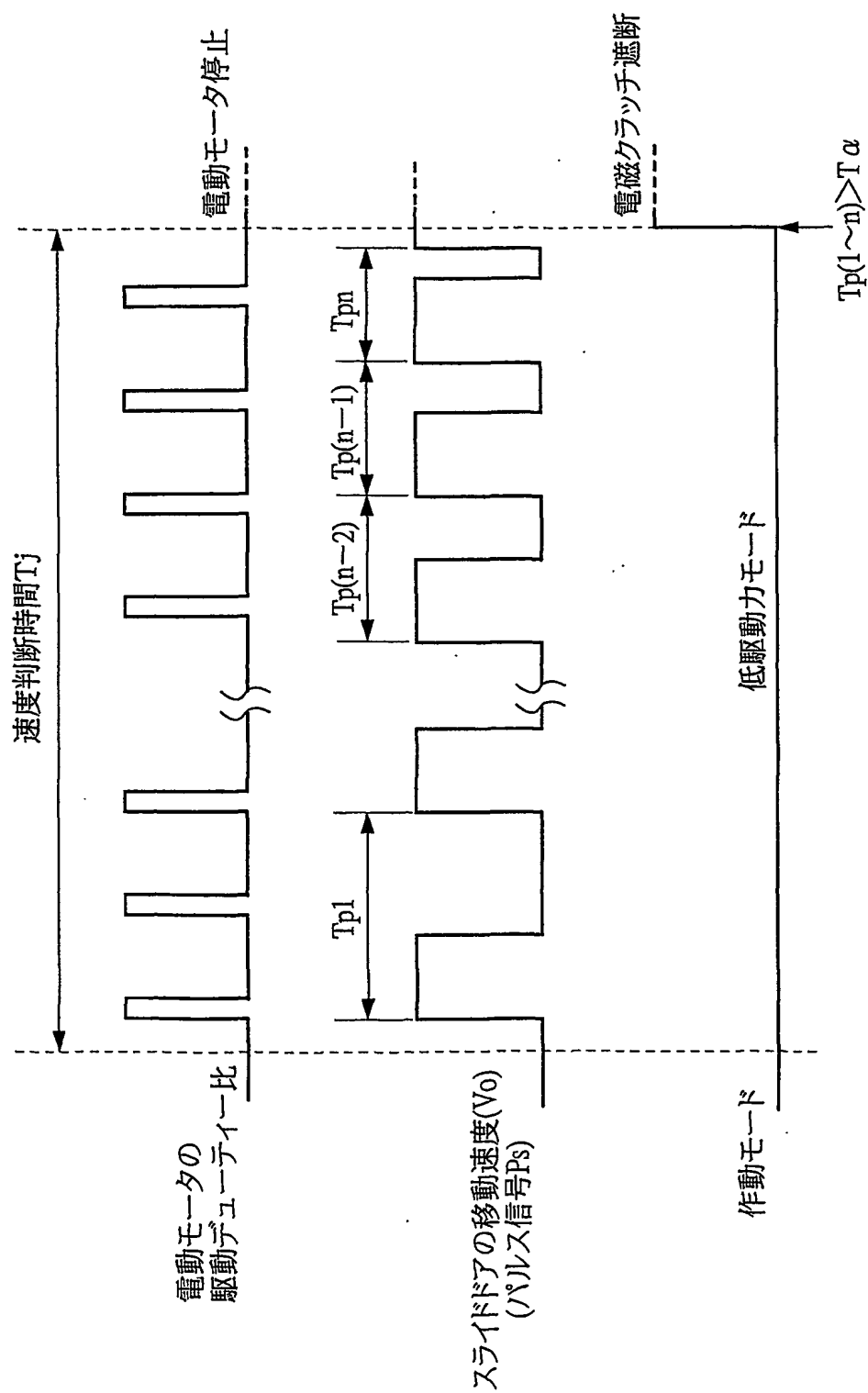


図 8



# INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No.

PCT/JP03/11708

**A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER**  
Int.Cl<sup>7</sup> E05F15/14, B60J5/06

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

## B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)  
Int.Cl<sup>7</sup> E05F15/14, B60J5/06

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched  
Jitsuyo Shinan Koho 1922-1996 Jitsuyo Shinan Toroku Koho 1996-2003  
Kokai Jitsuyo Shinan Koho 1971-2003 Toroku Jitsuyo Shinan Koho 1994-2003

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practicable, search terms used)

## C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
A	JP 2000-6662 A (Kabushiki Kaisha Oi Seisakusho), 11 January, 2000 (11.01.00), Full text; Figs. 1 to 9 (Family: none)	1-6
A	JP 2001-280002 A (Kabushiki Kaisha Oi Seisakusho), 10 October, 2001 (10.10.01), Full text; Figs. 1 to 9 (Family: none)	1-6
A	JP 2002-168045 A (Nissan Shatai Co., Ltd.), 11 June, 2002 (11.06.02), Full text; Figs. 1 to 4 (Family: none)	1-6

☐ Further documents are listed in the continuation of Box C.

☐ See patent family annex.

\* Special categories of cited documents:  
"A" document defining the general state of the art which is not  
considered to be of particular relevance  
"E" earlier document but published on or after the international filing  
date  
"L" document which may throw doubts on priority claim(s) or which is  
cited to establish the publication date of another citation or other  
special reason (as specified)  
"O" document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other  
means  
"P" document published prior to the international filing date but later  
than the priority date claimed

"T" later document published after the international filing date or  
priority date and not in conflict with the application but cited to  
understand the principle or theory underlying the invention  
"X" document of particular relevance; the claimed invention cannot be  
considered novel or cannot be considered to involve an inventive  
step when the document is taken alone  
"Y" document of particular relevance; the claimed invention cannot be  
considered to involve an inventive step when the document is  
combined with one or more other such documents, such  
combination being obvious to a person skilled in the art  
"&" document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search  
12 December, 2003 (12.12.03)

Date of mailing of the international search report  
13 January, 2004 (13.01.04)

Name and mailing address of the ISA/  
Japanese Patent Office

Authorized officer

Facsimile No.

Telephone No.

A. 発明の属する分野の分類 (国際特許分類 (IPC))  
Int. Cl. E05F15/14 B60J 5/06

## B. 調査を行った分野

調査を行った最小限資料 (国際特許分類 (IPC))  
Int. Cl. E05F15/14 B60J 5/06

## 最小限資料以外の資料で調査を行った分野に含まれるもの

日本国実用新案公報 1922-1996年  
日本国公開実用新案公報 1971-2003年  
日本国実用新案登録公報 1996-2003年  
日本国登録実用新案公報 1994-2003年

国際調査で使用了電子データベース (データベースの名称、調査に使用した用語)

## C. 関連すると認められる文献

引用文献の カテゴリー*	引用文献名 及び一部の箇所が関連するときは、その関連する箇所の表示	関連する 請求の範囲の番号
A	J P 2000-6662 A (株式会社大井製作所) 2000. 01. 11, 全文, 第1-9図 (ファミリーなし)	1-6
A	J P 2001-280002 A (株式会社大井製作所) 2001. 10. 10, 全文, 第1-9図 (ファミリーなし)	1-6
A	J P 2002-168045 A (日産車体株式会社) 2002. 06. 11, 全文, 第1-4図 (ファミリーなし)	1-6

☐ C欄の続きにも文献が列挙されている。

☐ パテントファミリーに関する別紙を参照。

## \* 引用文献のカテゴリー

「A」特に関連のある文献ではなく、一般的技術水準を示すもの  
「E」国際出願日前の出願または特許であるが、国際出願日以後に公表されたもの  
「L」優先権主張に疑義を提起する文献又は他の文献の発行日若しくは他の特別な理由を確立するために引用する文献 (理由を付す)  
「O」口頭による開示、使用、展示等に言及する文献  
「P」国際出願日前で、かつ優先権の主張の基礎となる出願

の日の後に公表された文献  
「T」国際出願日又は優先日後に公表された文献であって出願と矛盾するものではなく、発明の原理又は理論の理解のために引用するもの  
「X」特に関連のある文献であって、当該文献のみで発明の新規性又は進歩性がないと考えられるもの  
「Y」特に関連のある文献であって、当該文献と他の1以上の文献との、当業者にとって自明である組合せによって進歩性がないと考えられるもの  
「&」同一パテントファミリー文献

国際調査を完了した日  
12. 12. 03

国際調査報告の発送日  
13.01.04

国際調査機関の名称及びあて先  
日本国特許庁 (ISA/J P)  
郵便番号100-8915  
東京都千代田区霞が関三丁目4番3号

特許庁審査官 (権限のある職員)  
住田 秀弘  
電話番号 03-3581-1101 内線 3285